陳翡(Florence de Changy)——著
趙步詩——譯

Flight MH370 Did Not Just Disappear

被消失的 MH370

一份追尋MH370的詳細調查報告

法國各大媒體讚不絕口 讀者一致★★★★★評價

找不回的飛機，是陰謀？是意外？是連串不幸事件？

「在當今世界要假裝一架波音 777『憑空消失』，是對人類智慧的侮辱。」

——摘自亞馬遜讀者評論

青森文化

前言

我是在一輛從意大利維羅納機場租回來的意大利品牌菲亞特汽車內，收聽意大利 24 小時新聞頻道 RAI news 得知馬來西亞航空客機失蹤一事，我當時正在短暫探訪我孩提時居住過的故居，那一天是 2014 年 3 月 8 日星期六的早上。我把車輛停在路旁，以便可以細心聆聽這則新聞。

在十年前，我曾經在吉隆坡住上數年，對馬來西亞這國家我仍然十分鍾愛。這個國家不為很多人熟悉，直到最近，西方傳媒都鮮有報導這國家發生的事。時日繼續流逝。RAI news 持續報導馬航那架體積巨大的飛機仍然未找到，即使包括海空在內、規模龐大的搜索行動已在積極進行當中。從遠方看馬航客機失蹤一事，整件事顯得不尋常，我真的希望能夠親身到現場採訪。

一星期後，馬來西亞總理納吉布將事件稱為「蓄意的行為」，將事情提升到更奇怪的層面，意味著我們已不再是討論一宗*簡單的*墜機意外，那究竟我們是在討論甚麼？

當我剛返回香港這個我過去七年都在這裡工作的家，法國報章《世界報》(*Le Monde*) 就要求我前往吉隆坡，當時飛機失蹤一事已成為了「民航史上最大的謎團」。

從遠觀之，整件事顯得怪異，但如近看，整件事就瀰漫著卡夫卡風格：超現實及神秘怪誕。在 2014 年的今時今日，實在沒有可能一架載著 239 名乘客的波音 777 客機會完全消失。在當晚其實並沒有「神秘的事」發生，客機失去蹤影一定是有原因的，不管這原因是人為上、技術上或政治上，公眾只是仍未得知真相，我如此對自己說。

對我而言，聲稱 MH370 有可能憑空消失，是對人類智慧的侮辱。一定有人或電腦知道一些內情，雷達系統及衛星也會看到發生甚麼事。不管事情是甚麼性質，都一定會留下痕跡，即使只是很微量。現在需要做的就是找出痕跡，分析當中脈絡，記下前後不一致的地方，辨別轉移視線的煙幕，並讓目擊者說出他們所知。而最重要的，是拒絕讓「謎團」這想法與事件聯繫上。

目錄

前言		6
第一章	MH370客機　飛往那未知處	13
第二章	飛機在哪裡？　轉移視線、混亂與謊言	23
第三章	馬來西亞做得到！　馬來西亞的脈絡	45
第四章	澳洲接手	65
第五章	另類的局面	93
第六章	家屬組織展開私人調查	119
第七章	馬爾代夫進行覆核調查　飛機不是MH370	149
第八章	留尼汪島上發現的襟副翼能否解開MH370的謎團？	169
第九章	在非洲東岸出現新一波的碎片	205
第十章	機長有沒有可能發狂？	219
第十一章	官方版本站不住腳	231
第十二章	簡單的設想	255
附錄：幾個 (極) 具指導意義的空難例子		281

在北京機場，接機大堂的主屏幕顯示 MH370 的狀態為「延遲」。在吉隆坡和北京兩地，家屬開始顯得不耐煩，因為他們仍然未收到慣例的「抵達北京」訊息，或任何從手機打來的電話。到了預定時間，仍然沒有人從抵達區出來，人們開始擔憂了。7 時 24 分，在原定降落北京的時間一小時後，馬來西亞航空發出一則用詞含糊的新聞稿，宣告於今天 (3 月 8 日) 早上 2 時 40 分，梳邦 (Subang) 空中管制中心與 MH370 失去聯絡，即時引起正在等待的家屬及朋友們恐慌。對 239 名機上乘客的家人而言，一場沒完沒了的苦難正要開始。他們失去的原來不只是家人朋友的聯絡，而是一整架客機。

隨後的很多個月，完全找不到出任何關於客機——從馬來西亞空中管制中心與其作最後接觸，到泰國軍方雷達上的最後顯示——之後的實際路線。在往後的日子，各種資料經過反覆試驗、重組，並像拼圖般逐片收集在一起。這些資料都是零星地發放的，而且大部分都在一片錯誤或不準確的數據汪洋中變得模糊。第一份臨時報告在 2014 年 5 月 1 日發佈，所提供的資料十分少。一名中國籍女乘客的弟弟語帶反感地對我說：「錢包被偷所收到的報告，都比這個更長！」澳洲運輸安全局 (ATSB)[8] 的多項研究，以及在 2015 年 3 月 8 日發出的第二份調查報告，將所有有關該客機的資料串連起來。然而，幾位與我有定期聯絡、對該事件著迷的專家，進行了多次獨立調查，並指出官方針對客機最後數小時的報告，可能有錯誤、不正確的資料。

8 澳洲運輸安全局 (Australian Transport Safety Bureau)，縮寫 ATSB。

第二章

飛機在哪裡？轉移視線、混亂與謊言

從 2014 年 3 月 8 日到 17 日，吉隆坡

「機場旁的泛太平洋酒店（Sama-Sama Hotel）是住宿的最佳選擇。那兒根本是新聞工作者的總部，每天下午 5 時 30 分都有新聞發佈會。但現在調查沒了方向，在我看來，這就像一件陷入僵局的任務。」在我到達吉隆坡前，我的朋友兼同事嘉莉（Carrie Nooten）就對我這樣說過。她是法國國際廣播電台（RFI）駐新加坡特派員，早在 3 月 8 日已抵達當地。全球有超過 160 個傳媒團隊來這裡採訪，差不多所有人都湧到泛太平洋酒店。走廊上散亂地堆放著相機支架與一袋袋各式各樣的器材。這間奢華酒店偌大而死氣沉沉、庸俗不已的大堂一片忙碌。一些團隊甚至在臨時組合的桌子和沙發上築起橫額，其他人則佔據柱子，並在附近紮營。這班渴求新聞的人猶如螞蟻兵團，蜂擁著剛從樹上掉下來的水果。

若不是當地的機構處事草率，狀況又棘手緊張，這個擠滿傳媒的小島看起來就像處於國際性高峰會或主要體壇盛事當中。但有一點是不同的。在那通往新聞發佈會會堂的走廊上，發佈會的房間與家屬聚集的房間相鄰。當那房間的門半開時，偶爾會聽到裡面傳出絕望的嗚咽或陣陣怒吼，提醒你這引人入勝的謎團背後的人間悲劇。尤其那些華人家屬已經到了忍無可忍的地步。有些家屬聚集在北京麗都維景酒店（Lido Hotel），但很多都來到吉隆坡，希望能即時獲得最新消息。每當有一點誤會，又或遇上有記者提出尷尬的問題，就會觸發一陣狂怒。每次與有關當局接觸，往往會演變成大聲叫嚷爭吵、遽然離開、向發言人投擲水瓶等情況。這群男男女女失去至愛所承受的痛苦，無法言喻。他們的焦慮隨著每分每秒在升高。中國特派大使黃惠康到達馬來西亞接見家屬，也許是出於詞窮，說出了一番讓家屬陷入困擾的話：「這是很複雜的問題，你們不會明白的。」*他們怎麼可以一方面說他們甚麼也不知道，一方面又說這很複雜？*

全球主要新聞網絡的著名新聞主播亦有到場。儘管有俄羅斯吞併克里米亞、普京對餘下烏克蘭的企圖等新聞，MH370 的失蹤仍然被認為是當時最有報導價值的事。這題材正正適合電視直播、爆炸性新聞、每天 24 小時鋪天蓋地報導的需求。在飛機消失後的頭幾天，報導包括一連串的聲明、矛盾、否認、傳言、確認、撤回及更正，漩渦般的資訊，引發出星雲般混亂龐大的假說。

飛機在南中國海墜毀：搜索行動、目擊證人報告和衛星圖像

在數小時內，中國、泰國、印尼、新加坡、越南、澳洲、菲律賓及美國都派出搜索隊前往馬來西亞支援。法國的航空事故調查局（BEA）亦派遣了代表團到場協助，因為 2009 年 6 月 1 日，AF447 客機從里約熱內盧飛往巴黎途中，在巴西沿岸的大西洋墜落，該局因而擁有相關經驗。根據人稱芝加哥公約的國際民航公約附錄第十三條，迅速成立了聯合調查小組。小組的領導人為前馬來西亞民航局局長，成員則是來自各國專門機構的專家；除了法國的 BEA 外，還有：美國國家運輸安全委員會（NTSB）[1]、英國航空事故調查局（AAIB）[2]、中國飛機意外調查部門（AAID）[3]、澳洲運輸安全局，以及從新加坡及印尼派來的委任代表。波音、勞斯萊斯和國際海事衛星組織（Inmarsat）也被邀請參與其中。根據芝加哥公約，國防及運輸部部長希山慕丁（Hussein Hishammuddin）發表聲明：「國際調查小組的最主要目的是分析、調查、決定意外的主

1 美國國家運輸安全委員會 (National Transport Safety Board, United States)，縮寫 NTSB。

2 英國航空事故調查局 (Air Accident Investigation Bureau, United Kingdom)，縮寫 AAIB。

3 中國飛機意外調查部門 (Aircraft Accident Investigation Department, China)，縮寫 AAID。

因，以防未來再發生同類意外。政府需要儘快成立有能力、具透明度並且可信的獨立調查小組。」一個和調查有密切關係的人告訴我：「來自 NTSB 及美國聯邦航空管理局（FAA）[4] 的美國人員已即時抵達現場。英國也派了兩名調查員到場。他們與馬航的人員會晤，並要求取得所有數據。」

邏輯上，調查的起始點應該是最後與客機接觸的地點，也就是位處南中國海，在馬來西亞東北面到越南南端之間的位置。起初，這是所有人都知道的：與飛機失聯的位置在泰國灣（Gulf of Thailand）上空，位於馬來西亞與越南的領空交界，亦即在客機剛飛過 BITOD 航點後的位置。馬來西亞當局卻沒有明確表示他們知道飛機曾向左作 180 度轉向；反之，他們下令在這單一地方進行搜索。

在搜索的第一天，一架新加坡飛機被派往飛越該區。隨後，我們被告知有 9 架飛機和 24 艘船隻被派往搜索，但從未見過任何詳細資料，也沒有被告知搜索範圍的確實位置。一天接一天，數目持續上升，令人難以跟上。當搜索地點擴大到馬來西亞的另一邊，面積已達十萬平方公里，動員了 42 艘船隻及 39 架飛機。在救援行動的高峰期，共有 26 個國家一同參與。

在客機失蹤當天深夜，有數人曾目擊泰國灣上空有客機不尋常地出現。目擊者的描述提及異樣的聲響、白光、一架低飛的客機，甚至飛機著火的情形。這些描述與所有「正常」由吉隆坡飛往東京、首爾、香港、台北或北京的長途客機完全不符，因為這些噴射客機的飛行高度較高，一般難於被看見。

4 美國聯邦航空管理局 (Federal Aviation Authority, United States)，縮寫 FAA。

在東北沿岸，一群馬江地區（Pantai Seberang Marang）的村民聲稱聽到度假小島棉花島 Pulau（Kapas）的方向傳來巨大聲響。3 月 12 日的《自由今日大馬》(*Free Malaysia Today*) 以「村民聽到爆炸聲」為標題，確認了登嘉樓洲（Terengganu）警方錄得數位村民的口供，報稱他們於 3 月 7 日晚上到 3 月 8 日時分聽到巨大爆炸聲。各村民在沒有交換過意見的情況下，分別作出以下獨立證供：大約早上 1 時 20 分，36 歲的里阿里亞（Alias Salleh）[5] 與朋友坐在離海邊數百米外的地方時，聽到一聲巨響，「就像噴射機引擎風扇的聲音。」另一位 34 歲的村民尤斯里（Mohd Yusri Mohd Yusof）說，當他聽到那陣奇怪的噪音時，還以為是海嘯要來了。該區其他居民也聲稱見到海面上出現不尋常的光芒。在吉蘭丹洲 (Kelantan State)，66 歲漁民亞茲德（Azid Ibrahim）於大約早上 1 時 30 分發現一架「在雲層之下」[6] 低飛的客機。客機在可見範圍出現達五分鐘。他的漁船在距離瓜拉比沙爾（Kuala Besar）十海里的位置，根本不可能看不到飛機。「它的燈光大得像椰子。」可惜，船上的人幾乎全都熟睡了。差不多同一時間，在距離哥打巴魯（Kota Bharu）[7] 大約 30 公里外，29 歲的年輕商人阿利夫（Alif Fathi）也看到了耀眼的白光。他堅稱有向馬來西亞海事執法局（MMEA）[8] 報告他的所見，因為那飛機「飛行方向與平時相反」。在同一地區，越南東南面遠離海岸的位置，一個來自新西蘭的油井工人堅稱，他在深夜外出抽煙時，看到飛機在高空著火：「我相信我見到的就是馬航墜毀，時間正好吻合。」麥基（Mike McKay）的消息被馬來西亞及越南官員漠視後，他在給其僱主的電郵中如此寫道。

同一時間，越南傳媒亦刊出一些有趣的資料，但在頭幾天的一片混亂中幾乎沒有人注意到。早於 2014 年 3 月 8 日早上，《青年日報》(*Tuoi Tre News*) 引述越南海軍發表的聲明，宣稱「客機在土珠島（Tho Chu

5 資料來源：馬來西亞官方通訊社馬新社 (Bernama)。

6 資料來源：馬來西亞親政府英文日報《新海峽時報》(*New Straits Times*)。

7 哥打巴魯為吉蘭丹洲首都。

8 馬來西亞海事執法局 (Malaysian Maritime Enforcement Agency，縮寫 MMEA) 為主要政府機構，負責維持馬來西亞海洋地區及公海的治安及搜索救援行動。

Island）的 153 海里（300 公里）外墜落」。3 月 9 日星期日，在越南南面約 150 公里的地方，從空中發現一大片面積達 80 公里的油污。「這是第一個、也是當時來說唯一一個可能與失縱客機有關的蹤影。」搜索機駕駛員黃文峰（Hoang Van Phong）中校如是說。

另一則讓人震驚的消息來自《中國時報》，這是一個立場親中的台灣新聞網，以及中國新聞網站「中華網」(China.com)。報導稱「美軍在泰國烏塔堡（U-Tapao）的基地接收到 MH370 客機的緊急訊號。機長在訊息中聲稱飛機即將解體，必須進行緊急降落。」[9] 這則資料如屬真確，在我看來是格外重要又令人震撼，但在當時，我們得不到更多消息。

張福明（Peter Chong）是失蹤機長的朋友。3 月 10 日星期一晚上，他搭乘馬航商務客機從曼谷回程時，請空中小姐代他向機長傳達他的哀悼。他對我解釋：「我只是想在這艱難時刻表達我的支持。」讓他驚訝的是，數分鐘以後，一張寫有字句的餐巾紙送到他手上。那張已被他保管起來的餐巾紙，寫著正機長對他的感謝，以及「殘骸在你的左邊。」當時飛機正飛過泰國灣的南部。張福明凝望窗外，見到海面上有一片照明充足的地方，那裡可以看到密集的搜索行動。他認為這可以證明：「……在那個階段，馬航相信客機就在那兒墜落，並通知他們的隊員。」

此外，在最後與失蹤客機聯絡的翌日，中國衛星圖像偵測到有三件大型物品浮在海面，並相信這表示該區「懷疑是 MH370 出事海面」。這些碎片的位置為東經 105.63 度、北緯 6.7 度，與最後聯繫上客機的位置吻合。圖像由中國國家國防科技工業局 (Sastind)[10] 提供，顯示時間為 3 月 9 日上午 11 時。圖像顯示灰色的海面上有數個白點，那三塊碎片的面積為 18 x 13 米、19 x 14 米及最大的 24 x 22 米。在海上找到面積可媲美波音 777 客機（64 米長，翼展 61 米）的漂浮物，可不是常有的事，而且是一次發現三塊！這明顯是搜索行動開始以來第一條重要線索。有幾個新聞頻道爭相發佈找到了飛機的消息，但中國官方媒體新華社在發現漂浮物後整整三日，即 3 月 12 日星期三，才公佈這些圖片。更為震驚的是，隨後部長希山慕丁眼也不眨地指出，這些圖片只是「錯誤地」被公開。如果事實如此，這無疑是中華人民共和國首次錯誤地公開衛星圖像。部長更指出該處曾有一架馬來西亞偵察機巡邏，但未有發現。

9 中文網站 http://www.chinatimes.com/realtimenews/20140308003502-260401

10 中國國家國防科技工業局 (State Administration for Science, Technology and Industry for National Defence)，簡稱 Sastind。

該區的搜索任務主要由兩艘備有直升機的美國軍艦及一架新加坡 P-3 獵戶座海上巡邏機負責，另外亦有多艘船隻駐守該海域。這片被四面環繞、分隔的海域，北面為泰國灣和中國沿海，東北面為菲律賓群島，南面為婆羅洲（Borneo）的最大島嶼、爪哇和蘇門答臘，西面則為馬來西亞及泰國。一架噴射客機，就算毀成碎片，殘骸應該遲早會被發現吧？

事實是，中國的衛星圖像被發佈時，剛好碰上飛機據稱曾 180 度轉向飛往西面的消息曝光，本該備受矚目的圖像，就變得沒太多人留意。從那時開始，縱使線索愈來愈多，但所有人的目光已被轉離南中國海。

目擊者的報告、越南海軍的報告及中國衛星圖像，即使相當有力，也迅速被人淡忘，被丟棄到那堆愈來愈龐大的「至今未能解釋的短暫線索」裡，就像一塊塊拼圖被放在桌子角落，等待在整幅圖畫裡找到自己的位置。

如果飛機不是在南中國海墜毀

自 3 月 31 日星期二起，一個有別於飛機在南中國海失事的設想開始成形。在明顯輕率、突如其來的透明度下，馬來西亞空軍司令達烏德（Rodzali Daud）告訴當地報章《每日新聞》(*Berita Harian*)，在該星期六早上 2 時 40 分，即與客機最後取得無線電聯絡及雷達探測的一小時二十分鐘後，北海（Butterworth）空軍基地曾偵測到客機，位置靠近霹靂島（Pulau Perak）。這小島位於馬六甲海峽（Strait of Malacca）[11] 北面盡頭，位處馬來西亞的西面，剛好在搜索範圍的反方向。空軍偵察到飛機是事實，至少稍後被確定為事實。但在那時候，這僅僅只是「失言」。那可憐的傢伙太快說漏嘴，然後花上好幾天嘗試推翻自己的宣言。他發出聲明，表示北海其實是在早上 2 時 15 分收到不明訊號。第二天，他又把時間推遲到早上 2 時 30 分。很快，就沒有人清楚到底空軍看到過甚麼、在哪裡看到，又或在甚麼時間看到。

這件事未有阻止馬來西亞秘密地派遣兩艘船和一架軍機到國家的西岸沿岸搜索，即使明明東北岸才是被劃為搜索範圍的地方。《紐約時報》(*The New York Times*)[12] 引述美國熟知調查的官員報導，該失蹤客機曾爬升至飛機的最高飛行限制 45,000 尺，然後在接近檳城時，下降至比正常巡航高度低的 23,000 尺。該份享負盛名的美國報章其後報導，有手機訊號塔曾於差不多時間收到來自副機長手提電話的微弱訊號。這些元素在之後從未被證實……也沒有被明確地否定。

根據第一份中期調查報告（2014 年 5 月），軍方專家曾觀看 3 月 8 日早上 8 時 30 分雷達錄得的飛機動向，那是客機消失後的第七個小時。數據在早上 10 時 30 分傳送給國防及運輸部部長，他再將消息傳達給總理。

11 馬六甲海峽為印尼蘇門答臘及馬來西亞半島的海道。

12 2014 年 3 月 15 日，《紐約時報》發表題為《雷達暗示客機可能曾不止一次轉向》(*Radar Suggests Jet Shifted Path More Than Once*) 的報導。

馬來西亞從未解釋，他們在那天早上是如何得知客機改為飛往西面的；雖然如此，他們仍然在東面的南中國海進行大規模搜索，並向中國、越南和泰國請求協助。這任務在一星期後才正式被取消。一位名叫亨特（Ethan Hunt）的澳洲人，他曾於 2014 年 6 月參與成立家屬組織，以籌備資金進行私人調查，他在報告發表後對我說：「如果他們要轉移視線，來獲取足夠的時間去做他們要對飛機做的事，他們可真找到了一個好辦法！」

同一時間，一隊由義工自發組成的調查隊在網站 Tomnod 提供服務，仔細檢查數百萬個搜索範圍的衛星圖像。Tomnod 是一個由加州大學（University of California, 2010）開發的群眾外包（crowdsourcing）計劃，目的是組織義工團隊去研究衛星圖像、偵查森林大火或難民殖民地、製作颱風破壞圖等等。在 MH370 的搜索進行前，Tomnod 只有數千個自願者。在 MH370 搜索開始後，Tomnod 因為每分鐘有達十萬人次的高流量，而要在 3 月 11 日及 12 日關閉，其後引入一個較強的運算法才得以重開。到目前為止，有超過 800 萬人檢查過 Tomnod 的圖像達 9,800 萬次，找出 65 萬個有關物件。連美國著名搖滾音樂家洛芙（Courtney Love）也將一張從 Tomnod 得來的衛星圖像貼在她的 Facebook 內，並留言：「我不是專家，但細看一下，這的確像一架飛機和一團油污。」

飛機的搜索行動繼續落在錯誤的地方，分散注意力、轉移視線的技倆則佔據主要位置。由多國組成的調查隊伍繼續在南中國海做無用工，對於要在哪裡、如何地搜索飛機毫無頭緒。家屬及傳媒留守泛太平洋酒店的危機處理中心，忐忑又焦躁，每天絞盡腦汁想要理解發佈會那些不連貫甚至有時前後矛盾的資訊。

假的伊朗恐怖組織成員與真的失竊護照

在公佈乘客名單這事上，官方報告盡是模稜兩可。馬來西亞航空接連發表過四份有關登機乘客國籍數目的聲明。第一份報告說有 13 個國籍，第二份說是 14 個，第三份增加到 15 個，第四份又回到 14 個。顯然，台灣人被歸入中國籍人士，而名單上那兩名意大利和奧地利人，事實上是兩名伊朗人用偷來的護照過境。此外，有段時間曾報稱一共有四本失竊護照，但其中一個記者會又透露「事實上*只有*兩本」。對於搜索那架波音客機和 239 位乘客的人來說，這些資訊毫不相干，但它們充斥在大氣電波中，而且在製造混亂上非常有效。

當乘客名單在 9 月 8 日星期六晚上首次公佈時，航空公司發言人宣稱：「這是所有登機人士的名單，我們已通知所有家屬。」但緊接著，有兩名*生還者*出現了。馬拉爾迪（Luigi Maraldi）是一名意大利人，當時在亞洲度假的他，從失蹤者名單上找到自己的名字。他馬上向家人報平安，而幸運地他的家人*還未*被告知他「失蹤」的消息。馬拉爾迪的護照在六個月前被盜。而奧地利人科澤（Christian Kozel）在 MH370 失蹤時正在家中。他的護照同樣在兩年前於泰國被盜。

兩本被盜的護照最後由兩名伊朗年輕青年持有，二人為 19 歲的普里亞（Pouria Nour Mohammad Mehrdad），及 29 歲的德拉瓦（Delavar Seyed Mohammad Reza）。他們是在泰國購入護照的。伊朗？大家引頸期盼的完美恐怖活動線索，似乎終於到手了。這兩名男子以自己的伊朗護照進入馬來西亞，然後在亞洲逗留期間改變了身分。馬來西亞航空「基於保安理由」，拒絕解釋為何持有假護照的人能成功買到機票。一連串前後矛盾的消息接踵而來。民航局先聲稱不確定這兩名可疑乘客有否被機場的監控攝影機拍下。接著，馬來西亞內政大臣宣稱「他們有亞洲人的特徵」。但之後，民航局局長卻說「他們看起來不像亞洲人」。當一名記者要求局長描述兩名伊朗人的外表時，他答道：「你知道意大利足球員巴洛迪利（Balotelli）嗎？」那一晚，在擠滿傳媒的會議室，充斥著對這一風波的笑聲，並更正局長他讀錯了這位父母均為加納人的著名意大利前鋒的名字。他是想嘗試告訴大家一個*看起來不似*意大利人的人也可以*是*意大利人嗎？還是他意指那兩名伊朗人有非洲人的特徵？簡單來說，他們到底是亞洲人還是非洲人？是足球員還是恐怖分子？究竟可以相信誰呢？事實又是甚麼呢？

國際刑警組織隨後宣佈這兩名男子與恐怖組織沒有關連。他們似乎只是想到歐洲與家人團聚，試圖透過由北京入境來隱瞞出身。事實上，在這片混亂之中，國際刑警組織負責人表示他不認為 MH370 的失蹤是恐怖襲擊事件。國際刑警組織秘書長諾布爾（Ronald Noble）於 3 月 11 日星期二表示：「我們掌握的資訊愈多，便愈傾向相信這並非恐襲事件。」

然而，隨著兩名男子的照片從登機過程的監控錄像中被抽取、刊登後，事情再次峰迴路轉。影片中的兩人根本沒有「非洲人」特徵，看起來完全就是伊朗人。但照片顯示二人的下半身完全一樣；他們的軀幹和臉孔不同，但穿著一模一樣的牛仔褲和運動鞋，這觸發新一輪的疑惑。照片被篡改過嗎？不，從官方的道歉內容看來，這顯然「只是影印時出錯」。

這條*伊朗恐襲*線索落空了。三日之後，已經再沒有人相信。話雖如此，它曾有至少 48 個小時成為新聞焦點。彭博（Bloomberg）與其他新聞媒體報稱據馬來西亞民航局局長阿札魯丁（Azharuddin Abdul Rahman）所說：「在飛機起飛前，航空公司將五名已辦理登機手續、但未有登機乘客的行李卸下。」他沒有詳加解釋，只引述道：「五名沒有登機的乘

客方面存在一些問題。」然而，在 3 月 11 日，馬來西亞航空否認了有五名乘客辦理登機手續後並未登上飛機的報導。不過，航空公司倒確認了有四名訂了機票的人未有辦過登機手續。他們的身分未有被披露，而由於這四人從未現身，這件事只能在未解之謎清單上再添一筆。這就像另一件懸而未決的事件一樣：一名座位編號為 18D 的乘客 Zhao Qiwei（音譯趙奇偉）。中國當局指該名字跟提供的護照編號並不相符。

粗心大意的副機長法利克與南非美女

時間一分一秒過去，搜索行動仍未找到任何線索，傳媒卻即將捕獲最新獵物。澳洲第九頻道的電視節目《當前時事》(*A Current Affair*) 播出了與一位名叫羅絲 (Jonti Roos) 的可愛南非年輕女子所作的訪問。這位女子拿出一些有力的照片，並講述 MH370 副機長法利克 (Fariq Abdul Hamid) 曾在兩年前，在一架由布吉飛往吉隆坡的飛機上，邀請她和她的女性友人進入駕駛艙內。她解釋，當日正機長（她沒有透露名字）與當時 25 歲的年輕副機長在她們排隊等待登機時經過並注意到她們。布吉島是泰國的旅遊之都，以沙灘及*色情酒吧*聞名。他們登上飛機時，邀請了這兩名女子進入駕駛艙內。最後她們從飛機起飛到降落整整一個小時的航程期間，一直留在駕駛艙裡。羅絲在電視訪問中形容兩名機師不住抽煙，也不時轉身面向坐在機組人員座位 (jump seats) 的她們。由於在調查關於 MH370 失蹤期間，副機長的背景無疑會受到嚴格審視，為免使副機長名聲受損，羅絲強調她在航程中從未感覺到有危險。她展示出數張甚有調情味道的照片，相中人看起來全都十分享受這場短暫的相遇，無論是兩位機長，還是兩位頭戴機師帽的可愛美女。羅絲小姐與後來已經訂婚的副機長在 Facebook 仍然是朋友。

法利克在 2014 年 3 月 7 日晚上到 3 月 8 日登機時 27 歲，飛行時數為 2,763 小時，這是他首次在沒有監管的情況下駕駛波音 777 客機。馬航規定了副機長在接受新機種的駕駛訓練時，首五次飛行必須在監察員的陪同下進行。副機長有一位 26 歲的未婚妻拉姆莉 (Nadira Ramli)，是他在蘭卡威 (Langkawi) 的飛行學校認識的另一位飛行員。跟法利克一樣，拉姆莉生於「良好家庭」，她受僱於馬航的廉航競爭對手亞洲航空 (Air Asia)。法利克身邊的人在當地傳媒採訪時，一致給予他好評。他們形容法利克是一個有責任心、品格高尚的年輕人，閒時會為一支五人青年足球隊作教練。他最近還給隊上的孩子送贈 T 恤。鄰居說副機長的父親在雪蘭莪州 (Selangor State) 任職政府高官，他對兒子感到很驕傲。他的祖母形容他為「好孩子」、「很聽話」及「很虔誠」。鄰近清真寺的人也有相同的評語，說法利克是「一位虔誠的伊斯蘭教徒，既謙卑又安靜」。之前在 2 月 19 日，法利克曾為美國有線新聞網 (CNN) 的節目《商務旅遊》(*Business Travel*) 作嘉賓，表現良好。雖然在從布吉到吉隆坡航班正機長所要遵守的飛行安全守則方面，他肯定有吹噓的成分，但他生活上的其他方面，看起來都很令人放心。

事實上，那起由布吉到吉隆坡航班的不合宜小插曲，反而令副機長看起來只是一位意氣風發、享受生活的年輕人，跟某些人預想中的恐怖分子、犯罪者或有自殺傾向的人不盡相同。但是某些傳媒抓住他這一次過錯，譴責他「態度魯莽」、「也許是機組人員在事件中的過失的第一道線索」、「機艙內展現耐人尋味的品格」。全世界都在為事件搜求解釋，或者一個可以怪責的對象。

3 月 11 日星期二，馬來西亞航空對此作出回應，表示各方對其員工的指責及對公司誠信的質疑，使公司「感到震驚」。如果要說這件事反映了甚麼，大概就是航空公司的散漫態度。

正機長又是怎樣的人？

當矛頭指向副機長後，大家的目光轉移到 53 歲的正機長札哈里身上，機長因此成為了誹謗中傷的主要目標。有消息來源說他已離婚，另一個消息來源則說他的妻兒在客機起飛前一天剛搬離住所，亦有其他人描述他為*政治狂熱者*。傳媒引述某個與調查相熟的消息來源指，馬來西亞反對派人民公正黨聯盟（Parti Keadilan Rakyat，簡稱 PKR）領袖安華（Anwar Ibrahim）被判處五年有期徒刑後，據說札哈里顯得心煩意亂。該項判決在 2014 年 3 月 7 日客機起飛數小時前發生。有消息來源指札哈里曾聯同其他安華支持者在布城（Putrajaya）[13] 上訴庭抗議。亦有人傳言說機長的日記自 3 月 8 日起便是一片空白。甚至有人發現他有「遠親在巴基斯坦」，彷彿光這件事就足以使他應受責備似的。與副機長一樣，札哈里的家也被搜查，並被發現藏有一台飛行模擬器。3 月 19 日的傳媒發佈會透露，札哈里的個人飛行模擬器有些數據在最近曾被刪除，恢復被刪除的數據的任務則交由美國聯邦調查局（FBI）負責。據馬來西亞日報《每日新聞》報導，調查人員最感興趣的是在機長的飛行模擬器中發現的五條跑道資料，全部皆為最少三公里長——這是一架波音 777 客機要降落時所需的最短長度。其中一條跑道位於馬爾代夫的首都馬利，馬來西亞航空有定期航班前往該處；另一條是迪亞哥加西亞島（Diego Garcia）的跑道，該處是美軍基地，一般而言民航客機是不會在該處降落的；其餘三條跑道則位於印度及斯里蘭卡。然而，兩星期後，美國調查人員聲稱從模擬器的數據中「找不到任何可以入罪的東西」。

沒多久，當地報章《世界報》（*Kosmo!*）率先在頭版刊登出機長的照片。在照片中，機長與一個年輕貌美的馬來西亞婦人及兩名孩子同坐於沙發上。照片的標題用字含糊，並暗示機長有另外一個家庭。在馬來西亞，回教男人只要有足夠的經濟能力，並遵守特定規條，便可擁有最多四個妻子。同一張照片相繼在數份英國小報刊登，這些小報熱切地尋找任何能加罪於失蹤客機機長的新聞。其中譴責得最厲害的聲明來自新西蘭。陳林肯（Lincoln Tan）是在新加坡出生的新加坡籍華人，為《新西蘭先驅報》（*New Zealand Herald*）的特派員。他經常歌頌馬來西亞菜式——椰漿飯、亞參魚、印度煎餅——這讓他結交到調查小組其中一位成員，並透過這個渠道獲得消息。透過這個消息來源，他得悉調查人員正把火力集中到兩名機長身上。這條小道消息刊登在 3 月 17 日的《先驅報》上。十日後，在奧克蘭，這名傳媒人引用了機長某個*朋友*所作的證言，試圖給機長一記致命的攻擊。在 2014 年 3 月 26 日，《先驅報》刊登了一篇文章，內容引述這位不具名的「認識機長已久的熟人」聲稱：「機長札哈里的世界已經崩潰。他面對嚴重的家庭問題，與妻子分居，與另一名過從甚密的女子的關係也出現問題。」這位匿名情報提供者告訴新西蘭記者，妻子的離去使機長感到「非常失落」。他深信札哈里很有可能計劃「將飛機飛往他從未到過的地方」，以此來結束一切。這篇文章繼續指出：「機長的同事質疑機長當時的心理質素，他懷疑正機長札哈里可能把這次飛行視為『最後的兜風』——把以往他只能在飛行模擬器中做到的事、在飛機上實現的機會。」

三個月後，倫敦《星期日泰晤士報》（*Sunday Times*）[14] 報導，馬來西亞警方已完成他們的調查，並除去飛機上所有人的嫌疑。每一個人，就除了機長。

但這些懷疑卻與其他人對機長的描述不符，大家形容他像個常常微笑的祖父，是眾人的典範，熱愛下廚、手藝靈巧、愛開玩笑，深受他的飛行學生歡迎。沒錯，他樂於談論政治，家中也有一台精密的飛行模擬

13 布城為馬來西亞行政首都，位於吉隆坡南面 30 公里。2015 年 2 月，馬來西亞聯邦法院宣判安華因犯雞姦罪，判處五年有期徒刑。

14 刊於 2014 年 6 月 22 日。

器，但即使是《新西蘭先驅報》所引述的「認識機長已久的熟人」，也形容札哈里為「三 F」而活：Family（家庭）、Food（吃喝）和 Flying（飛行）。飛機失蹤後一年，中期報告只收集到有關他的一般資料：已婚、有三個孩子、2007 年第二腰椎骨骨折、善於面對家庭及工作壓力。「沒有對事物失去興趣、焦慮或易怒的紀錄。」報告也指出他的「生活模式沒有太大改變，也沒有人際衝突或家庭壓力。」事實上，根據中期報告，「正機長、副機長和所有機組人員都沒有社交孤立、習慣或興趣改變、自我忽視、濫用藥物或酒精的行為徵兆。」

再一次，我們究竟應該相信誰？有甚麼是可信的？大家都知道機長就是飛機上的主管，他自然要為這次失誤負上主要責任，而這亦令他成為主要嫌疑人物。在我看來，我必須要對這號關鍵人物作出判斷，而我發現這並不是一件容易的事。最初，機長的家人迴避我的查詢。當我在 2015 年 2 月，即事件發生一年後回到馬來西亞作跟進調查時，我再次透過一些熟人聯絡機長的家人。他們在會議前最後一分鐘才決定不出席。明顯地，馬來西亞航空指使他們不要跟傳媒說任何話，更不用說外國傳媒了。直至 2015 年年底，我才有機會跟數位機長身邊的重要人物對話。

從一開始，媒體就被拖往錯誤的方向，進入死胡同。好幾支參與搜索的船隊開始質疑這次行動的協調及管理方法。某位在最初幾個星期已能進入事件管理中心的外國特使向我描述，情況「混亂得令人難以置信」、「中國及韓國的官員站在一旁，手叉著腰或抓著頭，不知道自己應該要做甚麼，或是不應該做甚麼。」3 月 12 日星期三，惱怒的越南政府決定減少在南中國海沿岸海域的搜索工作，並批評「馬來西亞沒有提供足夠的資料」。在同一天，中國外交部長也提出相近的意見：「目前有太多的不確定因素，我們很難判斷所得到的資料當中，到底有哪些是準確的。」這番評論出自中國外交人員口中，實屬罕見，也證明了當時的紛擾與混亂有多嚴重。事實上，在搜索開始的頭幾天，這件事所帶來的災難已超越任何軍事行動，當中的協調性及資訊分享程序之差勁，也招來了各方嚴厲的對待。

國際海事衛星組織的 ping 主導了官方說法

3 月 12 日星期三是事情的轉捩點。這場行動的陣容有新成員加入，是之前還未有人認識的新角色——國際海事衛星組織（Inmarsat）。Inmarsat 是英國的衛星公司，早於 2005 年已在倫敦交易市場上市。

其衛星通訊競爭對手亞洲衛星（AsiaSat）的行政人員對我說：「Inmarsat 的名聲非常好，他們的技術在同業中享負盛名。」不過他也指出，Inmarsat 的任務是處理商業飛機與地面間的數據傳遞，不是把飛機定位，更不是追蹤飛行路線。

雖然有這樣的提醒，在客機失去訊號後，Inmarsat 仍然成為了飛機飛行路線最終官方版本的資料來源，因為即使 ACARS 在被關掉後就不會再傳送技術數據給馬來西亞航空，但飛機仍然會繼續被動地接收我們稱為「ping」或「握手」(handshake）的無聲訊號。當地面基地過了 60 分鐘仍然沒有收到飛機的訊號，便會對飛機發出「ping」。「Ping」會去「尋找」飛機並問它：「你還在嗎？」飛機要麼會回應：「還在。」要麼就是沒有反應。所以當 MH370 從雷達顯示上消失後，「ping」就成為了與飛機聯繫的最後手段。但要從這些訊號中判斷客機的位置，是相當繁重的工作。「Ping」本來就不是為這種用途而設計，也從來沒有試過這樣應用。

Inmarsat 的工程師艾倫（Alan Schuster-Bruce）是劍橋大學皇后學院（Queens College）的畢業生，在 AF447 一案上貢獻良多。他根據那場意外，成功使進一步量度「ping」變得可能，尤其在持續時間及頻率上。在唯一講述 Inmarsat 在這件案件中的重要性的紀錄片中[15]，艾倫如此解釋道:「我當時想，也許有一天我們會用得著……可能會，也可能不會。」所以在 2014 年 3 月 8 日星期六上午 11 時，當他從英國廣播公司（BBC）新聞報導聽到有關客機失蹤的事時，他立刻意識到 Inmarsat 也許能夠提供對調查有幫助的數據。Inmarsat 展開了一場與時間的競賽。雖然「握手」、「ping」只是一種微弱的電磁訊號，科學小組仍然認為值得進行分析。初步而言，只要知道「ping」被反射回來所需要的時間，便能判斷出飛機與衛星之間的距離。

我嘗試把「ping」想像為細小到看不見的點，在 3 月 7 日到 3 月 8 日的晚上，它從澳洲西南面的柏斯（Perth）地面基地傳送到位於赤道上空 36,000 公里的地球同步衛星 3F-1，由衛星自動轉達給波音 777 客機 MH370，再回彈到太空中，由衛星把數據傳送回伯斯，如此來回了七次；整個過程以光速進行，實在太不可思議了。也就是這小小的「ping」，在那七次往返後的最後一次，決定了 MH370 的命運將會如何公諸於世。

第一項令人惶惶不安的發現，就是飛機在失聯後仍然飛行了很長的時間。艾倫回想：「到了這個階段很明顯，就是飛機繼續飛行了那麼多個小時，肯定事有蹊蹺。」

當中牽涉的計算複雜到難以形容，尤其 3F-1 衛星雖說是「與地球同步旋轉」，但實際上仍然會在赤道上空南北向地不斷移動。換句話說，每一個發出的「ping」都會在天空上畫出一個圓形，而當中從飛機到衛星之間的距離是不變的。當飛機飛行時，必定會穿過這些不同的圓形，從第一個到第七個，每一個圓形對應著那個「ping」發出的確切時間。第八個、也是最後一個「ping」是於早上 8 時 19 分發出的，它跟其他的「ping」完全不一樣。它不單比預計的時間更早到達——只比 8 時 11 分發出的倒數第二個「ping」晚了數分鐘——它還包含一個重新啟動的指令。Inmarsat 的工程人員推測，當飛機引擎耗盡燃油而停止運作時，通訊系統會自動嘗試重新啟動。自那個「ping」後，便再沒有任何訊號。總括來說，飛機在失聯後仍然繼續飛了七個小時，這是 Inmarsat 第一個重大發現。

15 BBC Horizon documentary, “Where Is Flight MH370?” aired on 17 June 2014. https://www.youtube.com/watch?v=Jj142I9Ck3c

因此，在倫敦有一小撮科學家得知飛機在 8 時 19 分前都在天空中。但它飛往哪個方向？「我們突然想到，只要知道飛機的最初位置，以及飛機大概的飛行速度，就有可能推斷出飛機的路線。」Inmarsat 的衛星通訊專家如此憶述。於是，位於倫敦的 Inmarsat 跟位於吉隆坡的馬來西亞航空進行電話會議。根據艾倫的說法，Inmarsat 企圖說服這間「非常不情願」的航空公司，交出這些額外數據對調查是何等重要。

馬來西亞當局的「不情願」有其理由：要解答 Inmarsat 的問題，等同於承認航空公司早已發現飛機曾轉往西面，以及曾在蘇門答臘的北面（馬來西亞西岸）出現；而同時卻有一整隊總數達 43 艘船的船隊及 58 架飛機奉命在南中國海（馬來西亞東岸）尋找失蹤客機。不管如何，Inmarsat 最終成功拿到當時仍然是機密的數據，去進行更多深入分析。這任務很複雜，複雜到艾倫如此說：「我們其中一項顧慮是，這一切可能只是某些人跟 Inmarsat 開的玩笑……即飛機實際上是墜落了，卻同時有人偽裝出那架飛機。」他承認自己也曾經心裡存疑。

Inmarsat 最後想出了一個跟「ping」的情況吻合的情景，就是「兩個弧形理論」。客機肯定是曾以弧形飛往北面（由泰國到哈薩克斯坦及土庫曼的邊境）或飛往南面（從印尼到印度洋中心）飛去。這是 Inmarsat 第二個大發現。

在 3 月 12 日星期三，Inmarsat 將這兩個推論與馬來西亞分享，吉隆坡方面卻沒有任何回應。艾倫說：「顯然他們從各方收到各種各樣的訊息。他們也許已經從其他人處收到飛機在太平洋的消息。」3 月 13 日星期四，《華爾街日報》(*The Wall Street Journal*) 公佈了飛機在失去無線電聯絡後，據稱曾繼續飛行了數小時的消息。其後兩天，國防及運輸部部長希山慕丁極力否認這些新消息。在整件事中他的態度一貫如此，甚至因此被冠上「不先生」的綽號。3 月 14 日星期五，一則新消息從意想不到的來源發出：白宮發言人宣佈有「新消息」及「新搜索地區」，後者指的正是南印度洋。華盛頓這一著迫使吉隆坡打破沉默，卻又把相關細節留給馬來西亞方面來揭露。

3 月 15 日星期六：在 MH370 上的蓄意行動

3 月 15 日星期六，自從這起事件以前所未有的方式把馬來西亞推到國際舞台的聚光燈下，總理納吉布 (Najib Razak) 首度公開發表聲明。他重申目前的情況「史無前例」，又承認飛機曾改變路線——過去五天以來大家廣為討論，卻一直被否定的說法。他亦確認了那架波音 777 客機的數據傳送系統（ACARS 及應答器）被「關掉」，並提出「是機上有人蓄意為之」的理論。最後，總理證實了 Inmarsat 提出的理論，即客機在早上 8 時 19 分前仍然在飛行，並往北或往南飛去。他認為，不管是誰控制了客機，那人肯定是具備豐富飛行經驗的人。納吉布先生對傳媒發表了他第一次及唯一一次的聲明後，沒有接受傳媒提問。MH370 連同其 239 位乘客及機組人員的失蹤事件進入了新階段。整件事都是經過計劃的，而且似乎計劃得相當巧妙。那麼是一起劫機事件嗎？但動機是甚麼？

馬來西亞官方讓鄰國、同盟及夥伴在錯誤的地方搜索了一星期，才證實這麼重要的一項消息及給予適當反應，有些人認為這顯示出馬來西亞方面的徹底無能，其他人則懷疑這是馬來西亞方面玩弄的技倆，為的是隱瞞令人尷尬的真相。Inmarsat 的「ping」雖然如此重要，卻無法提供解開謎底最關鍵的線索，反倒使搜索範圍擴大了十倍。

在沒有任何新消息出現的情況下，第二個星期就跟第一個星期一樣。當局在新聞發佈會全力否定所有流傳的消息，不管是錯的還是對的：不，飛機沒有在馬爾代夫被看見；不，在副機長發出那句已經變得惡名昭彰的通信結束句「晚安，MH370 ！」前 12 分鐘，飛機未有作 180 度轉向；不，我們目前未有向家屬道歉的打算；不，我們不會公開從鄰國得來的雷達數據；不，我們不知道機長的飛行模擬器內載有甚麼；不，我們仍然不知道飛機的飛行路線。

每天傍晚 5 時 30 分，國防及運輸部部長「不先生」、馬來西亞航空執行長、全國警察總長及民航局局長都會站成一列，垂下雙手，在新聞發佈會的會堂內接受各種指責。他們的神情一天比一天侷促不安。每一個傍晚，現場直播的攝影機、閃光燈以及日益惱怒的記者把房間擠得水洩不通，團團包圍著這四人。一名高大威猛的錫克教徒充當著司儀，決定哪個在場的記者能作出提問。

3 月 19 日，一名 BBC 記者要求民航局局長證實波音客機是否曾飛過某某航點，答案是：「我們仍在調查中。」仍在調查中？所有人都深

信這條消息應該已經「清楚確認」了才對啊！局長指出，要找出飛機飛往「哪個方向」已不再重要，因為目前的焦點已完全集中在飛機的最後位置。客機已經失蹤了 11 天，所得到的回應是大家困惑的歎息聲。在另一晚的發佈會，有記者向「不」部長指出，在前一天提及「在北面弧形的搜索任務中心」的哈薩克斯坦，似乎並不知道自己在此行動中的角色。換言之，據該記者所言，這個重要的中亞共和國並沒有收過吉隆坡發出的協助請求。

馬來西亞當局不時出現這些如此露骨的例子，表現出當局的無條理和無能。初次接觸馬來西亞的記者都驚呆了。究竟自己來到一個如何荒誕的國家？

新聞發佈會已接近尾聲。高大的錫克教徒護送官員從後門出去。他們匆匆離開發佈會室，留下無數高舉的手及無數未解答的問題。

第三章

馬來西亞做得到！馬來西亞的脈絡

被　消　失　的

MH370

書名：被消失的 MH370——一份追尋 MH370 的詳細調查報告
作者：陳翡（Florence de Changy）
編輯：黃斯淳
譯者：趙步詩
設計：4res
出版：紅出版（青森文化）
地址：香港灣仔道 133 號卓凌中心 11 樓
出版計劃查詢電話：(852) 2540 7517
電郵：editor@red-publish.com
網址：http://www.red-publish.com

香港總經銷：香港聯合書刊物流有限公司
台灣總經銷：貿騰發賣股份有限公司
新北市中和區中正路 880 號 14 樓
(886) 2-8227-5988
http://www.namode.com
出版日期：2017 年 4 月
圖書分類：社會科學/ 報導文學
ISBN：978-988-8437-54-2
定價：港幣 108 元正/ 新台幣 430 圓正

Original title : "Flight MH370 did not just disappear"
© Florence de Changy, 2016
ALL RIGHTS RESERVED

最完整的MH370失蹤事件調查報告
全球獨家首發中文譯本

二零一四年三月八日，一架編號 MH370 的客機突然失去聯絡，消失在茫茫印度洋中。往後的日子，國際間雖然進行過多次聯合搜索、調查，卻依然一無所獲。直到二零一七年一月十七日，官方宣佈中止搜索，這件空難亦成為航空史上唯一未能確定具體失事地點的事故。

為何一架龐大的客機，可以消失得一乾二淨，連塊碎片都找不到？

是否背後有陰謀？是政府有意隱瞞，還是單純太過無能？抑或是一連串的巧合與失誤，使得搜索隊與真相擦身而過？

法國記者陳翡 (Florence de Changy) 自 MH370 失蹤伊始便一直追蹤調查進展，透過整整三年的資料搜集、分析、訪問各方人士——官員、軍方、科學家、航空界業者、官方調查相關人員、失蹤者家屬、陰謀論者、獨立調查者——從龐大紊亂的資訊與真假混雜的說詞中，梳理出事情的完整來龍去脈，並為 MH370 的失蹤與搜索失敗，提供一個可能的、可靠的結論。

「令人驚嘆的調查」「令人毛骨悚然」
「這本書值得在新聞學校中仔細研讀」
——法國《十字報》(La Croix)

「扎實的覆核調查」
——法國《巴黎人報》(Daily Le Parisien)

「引人入勝」
——法國獨立電台「Europe 1」

「不管你是否為 MH370 的謎團而苦，這本書都值得你閱讀」
——法國國際廣播電台 (France Inter)

ISBN 978-988-8437-54-2
9 789888 437542 >

專業出版 國際銷售
紅出版文化平台
加入我們：www.red-publish.com

Mode PRO E.

上架建議：社會科學／報導文學
定價：港幣 108 元正／新台幣 430 圓正